Staatsblad
van het Koninkrijk der Nederlanden

Jaargang 2016

267

Besluit van 30 juni 2016, houdende wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met een nieuwe bevoegdheidsverdeling met betrekking tot het beveiligingsniveau van zeeschepen en de bevoegdheidsverlening tot vaststelling van de daarmee verbonden aanvullende richtsnoeren en instructies

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 2 mei 2016, nr. IenM/BSK-2016/69920, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 3 van Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU 2004, L 129) en artikel 9, vierde lid, van de Schepenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 15 juni 2016, nr. W14.16.0118/IV/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 27 juni 2016, nr. IenM/BSK-2016/126753, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 2004 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, eerste lid, onderdeel h, wordt «Onze Minister van Verkeer en Waterstaat» vervangen door: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.

B

Artikel 63, derde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden:

De vaststelling van het beveiligingsniveau, bedoeld in voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag, alsmede van eventuele aanvullende beveiligingsrichtsnoeren als bedoeld in artikel 4.1 van deel A van de ISPS-Code, en van instructies als bedoeld in artikel 4.2 van deel A van de ISPS-Code, geschiedt door:.

2. Onderdeel a komt te luiden:

a. voor in Nederland geregistreerde schepen: Onze Minister, na overleg met Onze Minister van Veiligheid en Justitie;.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag van de tweede kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten zal worden geplaatst.

Wassenaar, 30 juni 2016

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *dertiende* juli 2016

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur

stb-2016-267
ISSN 0920 - 2064
's-Gravenhage 2016

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Onderhavig besluit vormt de (her)implementatie van verplichtingen die volgen uit Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU 2004, L 129, hierna: de verordening), die een uitvoering vormt van de Internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (hierna: ISPS-Code), en het geamendeerde hoofdstuk XI van het Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee van 1974 (hierna: SOLAS-verdrag). Door middel van de onderhavige wijziging van het Schepenbesluit 2004 is de bevoegdheid tot vaststelling van het beveiligingsniveau voor schepen en van de aanvullende richtsnoeren en instructies verleend aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Hiermee wordt voldaan aan internationale verplichtingen.

Het SOLAS-verdrag beoogt de veiligheid op zee te vergroten door eisen te stellen aan zeegaande schepen. De ISPS-Code trad in werking in 2004 en richt zich op de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Destijds werd, mede door de aanslagen op 11 september 2001 in de Verenigde Staten, de noodzaak gevoeld aanvullende veiligheidsmaatregelen te nemen voor schepen en havenfaciliteiten. Deze aanvullende maatregelen zijn uitwerkt in de ISPS-Code. De verordening ten slotte heeft tot doel het beveiligingsniveau van schepen en havenfaciliteiten te versterken en beoogt een basis te leggen voor een geharmoniseerde interpretatie en uitvoering van de ISPS-Code.

Voorschrift XI-2/3.1 uit het SOLAS-verdrag verplicht verdragspartijen om het beveiligingsniveau vast te stellen voor schepen die varen onder hun vlag. Drie beveiligingsniveaus zijn te onderscheiden: normale situatie, algemene verhoogde dreiging en specifieke dreiging. Terroristische dreiging kan een reden zijn voor verhoging van het beveiligingsniveau. Artikel 4.1 respectievelijk artikel 4.2 van deel A van de ISPS-Code voegt hier aan toe, dat verdragspartijen verplicht kunnen zijn aanvullende richtsnoeren en instructies uit te vaardigen, op basis van het vastgestelde beveiligingsniveau. Deze verplichtingen volgen eveneens uit artikel 3 van de verordening.

Vaststellen van aanvullende beveiligingsrichtsnoeren en instructies

Destijds is bij de uitvoering van de ISPS-Code en de implementatie van de verordening, het sec vaststellen van het beveiligingsniveau formeel belegd bij de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, maar nagelaten de bevoegdheid tot het vaststellen van aanvullende beveiligingsrichtsnoeren en instructies te regelen. Met de onderhavige wijziging is deze bevoegdheid verleend aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Naast het feit dat met de uitbreiding voldaan wordt aan een internationale verplichting, kan deze nadere invulling in bepaalde gevallen nodig zijn om waarde toe te kennen aan het beveiligingsniveau. Het vaststellen van slechts een beveiligingsniveau kan in sommige gevallen te weinig informatie geven. De corresponderende richtsnoeren en instructies bieden de kans meer duidelijkheid aan reders te verschaffen. Deze worden bepaald bij de vaststelling van het beveiligingsniveau.

Nieuwe bevoegdheidsverlening

Op basis van het SOLAS-verdrag stellen verdragspartijen het beveiligingsniveau vast voor schepen die varen onder hun vlag. In het Schepenbesluit 2004 was de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangewezen voor het bepalen van het beveiligingsniveau van Nederlandse zeeschepen, in overeenstemming met de Minister van Veiligheid en Justitie en van Algemene Zaken. De bevoegdheid tot vaststelling is op de Minister van Veiligheid en Justitie overgegaan met ingang van 14 oktober 2010; het moment dat het Ministerie van Veiligheid en Justitie werd gevormd en het moment dat de veiligheidsportefeuille aan dat Ministerie werd overgedragen vanuit het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Met de onderhavige wijziging is deze bevoegdheid overgegaan op de Minister van Infrastructuur en Milieu. Dit is een meer passende bevoegdheidsverdeling, wegens de sectorspecifieke kennis die deze minister bezit. Daarnaast is de Minister van Infrastructuur en Milieu reeds verantwoordelijk voor alle aspecten van maritieme beveiliging volgend uit het SOLAS-verdrag en de verordening, met uitzondering van de vaststelling van het beveiligingsniveau. Het is dan ook consistent om ook dit onderdeel onder te brengen bij deze minister.

De beveiligingsniveaus zijn essentieel voor Nederlandse reders om te weten welke beveiligingsmaatregelen zij moeten nemen in relatie tot het actuele dreigingsniveau. Daarnaast rust op Nederland de internationale verplichting dat dit systeem van beveiligingsniveaus goed werkt voor schepen die op grond van Nederlandse regelgeving gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren. Daarom is medio 2014 een project gestart om de bestaande procedures te herzien voor in Nederland geregistreerde schepen. Deze interdepartementale samenwerking heeft geleid tot verbeterde procedures, vastgelegd in het (departementaal vertrouwelijke) «Protocol communicatie Security Zeehavens en Zeevaart». Onderdeel hiervan is de instelling van een expertgroep ten behoeve van de Nederlandse zeeschepen wereldwijd, met daarin onder meer vertegenwoordigers van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, inlichtingendiensten, de Politie, de Ministeries van Defensie, van Buitenlandse Zaken en van Infrastructuur en Milieu. Feitelijk zal na overleg in deze expertgroep het beveiligingsniveau worden vastgesteld. Indien de expertgroep van mening is dat het beveiligingsniveau moet worden gewijzigd, zal het nieuwe beveiligingsniveau zo snel mogelijk door de Minister van Infrastructuur en Milieu worden vastgesteld. De Minister van Algemene Zaken wordt geïnformeerd bij een wijziging van het beveiligingsniveau of indien aanvullende richtsnoeren en instructies worden vastgesteld.

Wijziging verouderde definities

Ten slotte wordt door middel van dit besluit de verouderde definitie van Onze Minister (Minister van Verkeer en Waterstaat) vervangen door Minister van Infrastructuur en Milieu. Eenzelfde aanpassing vindt plaats voor de Minister van Veiligheid en Justitie. Deze wijzigingen kennen geen praktische gevolgen.

2. Rijksregelgeving

Het Schepenbesluit 2004 is een algemene maatregel van rijksbestuur, waardoor deze ook geldt voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten.

De beveiliging van schepen is geen koninkrijksaangelegenheid in de zin van artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden en behoeft derhalve niet in rijkswetgeving te worden

geregeld. Niettemin hebben de landen van het Koninkrijk er toentertijd voor gekozen om de beveiligingsmaatregelen voor schepen voorlopig uit te voeren door middel van het Schepenbesluit 2004, waarin ook de uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende veiligheidseisen aan schepen zijn neergelegd. Een belangrijke overweging daarbij is geweest dat een korte omzettingstermijn weinig ruimte liet voor het tot stand brengen van nieuwe landswetgeving voor de beveiliging van schepen. Benadrukt zij evenwel dat het Schepenbesluit 2004 berust op artikel 38 van het Statuut en de beveiligingseisen desgewenst door elk van de landen van het Koninkrijk van rechtswege voor de in dat land geregistreerde schepen kunnen worden beëindigd, zodra in de vorm van landswetgeving een passender wettelijk kader voor de beveiliging van schepen tot stand is gekomen.

3. Financiële gevolgen en uitvoering

De onderhavige wijziging heeft geen gevolgen voor burgers, bedrijven en instellingen.

4. Advies en consultatie

Omdat sprake is van rijksregelgeving zijn bij de voorbereiding van het onderhavige besluit Aruba, Curaçao en Sint Maarten geconsulteerd. Naar aanleiding hiervan zijn slechts enkele redactionele opmerkingen geuit. Voorts zijn de wijzigingen tijdens het Maritiem Overlegplatform, waaraan de vier landen van het Koninkrijk deelnemen, besproken. Ook tijdens dit overleg hebben de overzeese landen geen bezwaren geuit.

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden, omdat sprake is van internationale verplichtingen.

5. Inwerkingtreding

Tot slot wordt afgeweken van de vaste verandermomenten, omdat sprake is van implementatie van de verordening en van uitvoering van de ISPS-Code. Voorts wordt in de praktijk al gehandeld overeenkomstig de voorgenomen gewijzigde werkwijze. Daarnaast dient te worden benadrukt dat de wijziging geen betrekking heeft op derden; de bevoegdheid tot het vaststellen van het beveiligingsniveau wordt slechts toebedeeld aan een andere minister.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus